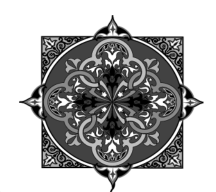


مدن الحجاز من خلال كتب الرحلات الحجية المغربية إبان ثلاثينيات القرن العشرين

نورالدين أحميان Noureddine Ahmiane (1)

ملخص

حظيت مدن الحجاز بحضور قوي في كتب الرحلات الحجازية المغربية، حيث أقدم المغاربة على تدوين مشاهداتهم وانطباعاتهم حول هذه المدن، لاسيما مكة والمدينة. لذا تهدف هذه الورقة البحثية إلى إبراز وضعية مدن الحجاز خلال ثلاثينيات القرن العشرين، من خلال كتب الرحلات الحجية المغربية، والتي تكمن أهميتها في تدوين مشاهدات وانطباعات عاشها أصحابها، وحيث أن المملكة العربية السعودية كانت في بداية تشكلها؛ فإن وضعية البنيات التحتية

(1) باحث في التاريخ المعاصر، كلية الآداب والعلوم الإنسانية - سايس، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، المغرب. أستاذ بالأكاديمية الجهوية للتربية والتكوين لجهة الشرق.

Investigador en la historia, Facultad de Artes y Ciencias Humanas - Sais, Universidad Sidi Mohammed Ben Abdullah, Marruecos. Profesor de la Academia Regional de Educación y Formación del Este.

Ahmiane@gmail.com

https: / /orcid.org /0009-0007-3191-9772.



والتجهيزات كانت ما تزال ضعيفة مقارنة مع ما تقدمه هذه الكتابات عن المدن الأوربية، مما جعلها تستأثر باهتمامهم.

الكلمات المفتاحية: الرحلات الحَجِّيَّة، مدن الحجاز، مكة، المدينة، جدة، المملكة العربية السعودية، المغاربة.

Hejaz Cities through Moroccan Hajj Travel Books in the 1930s

Abstract:

The cities of the Hijaz had a strong presence in Moroccan Hijazi travel books, as Moroccans recorded their observations and impressions about these cities, especially Mecca and Medina. Therefore, this research paper aims to highlight the situation of the cities of the Hijaz during the thirties of the twentieth century, through Moroccan Hajj travel books, the importance of which lies in recording the observations and impressions experienced by their owners. Since the Kingdom of Saudi Arabia was in the early stages of its formation, the situation of infrastructure and equipment was still weak compared to what these writings provide about European cities, which made them attract their attention.

Keywords: Hajj trips, Hijaz cities, Mecca, Medina, Jeddah, Saudi Arabia, Moroccans.

مقدمة

شد المغاربة منذ بزوغ الإسلام الرّحال إلى الديار المقدسة لأغراض مختلفة، وكان أهمها لتأدية مناسك الحج، فألَّفوا مصنفات حول رحلاتهم هذه، عُرفت بكتب الرحلات الحجية، وتضمنت الكثير من المعطيات حول بلاد الحجاز، وسنركز في

هذه الورقة البحثية على حضور مدن الحجاز في الرحلات الحجية المغربية خلال الثلث الأول من القرن العشرين، التي تعدُّ مرحلة انتقالية في تاريخ منطقة الحجاز، التي شهدت سنة 1924م استلاء الجيوش السعوديّة على الطّائف ثم السيطرة على مكة والمدينة، وانتقال لقب ملك الحجاز في عام 1926م إلى ابن سعود، وبعدها بعام أصبح عبد العزيز بن سعود ملكًا على نجد أيضًا، وتوحيد الحجاز ونجد سنة 1932م، تحت اسم المملكة العربيّة السّعوديّة.

ركزت كتب الرحلات الحجية أساسًا على مدن مكة والمدينة وجدة، التي أخذت حيِّزًا مهمًّا في هذه المصنفات، وعلى الرغم من اعتمادنا في هذه الدارسة على رحلات متقاربة في الزمن (ثلاثينيات القرن 20)؛ فإن الصورة التي تقدمها كل رحلة تختلف عن الأخرى، لاختلاف مؤلفي هذه الرحلات من حيث التكوين، والوسط الاجتماعي الذي نشأ فيه والمنطقة التي ينحدر منها.

مثَّلت سنوات ثلاثينيات القرن الماضي مرحلة تكوُّن وبناء دعائم دولة آل سعود، التي عملت على تحديث البلاد وتطوير منشآتها، في مختلف الميادين، في محاولة لتنمية المدينة السعودية، مستعينة بتجارب بعض الأقطار الأخرى سواء العربية أم الغربية. لذا يسعى هذا الإسهام إلى إبراز خصائص المدينة السعودية خلال ثلاثينيات القرن العشرين من خلال وصف الرحلات الحجية المغربية، مع الوقوف عند الجهود المبذولة من قبل السلطات السعودية قصد تطوير وتحديث شبكة المدن. فما طبيعة حضور مدن الحجاز في كتب الرحلات المغربية؟ وكيف نظر المغاربة إلى هذه المدن؟

1 - البنيات الثقافية والدينية:

التعليم أولى خطوات التحديث:

أعطى الرحَّالة المغاربة القاصدين بلاد الحجاز لتأدية مناسك حجهم أهمية كبرى لوصف المؤسسات الثقافية والتعليمية، وفي مقدمتها المدارس، ومنها

تلك الموجودة بمكة، كمدرسة المسعى الابتدائية الأميرية الموجودة في شارع المسعى[1]، ثم المعهد السعودي الإسلامي الموجود بالشارع نفسه (المسعى)، الذي أسسه الملك عبد العزيز بن سعود، وأعده الشيخ حافظ وهبة[2] مستشار الحكومة الحجازية، لتكوين المعلمين، تُدَرّس فيه العلوم الشرعية (من علم التوحيد والتفسير والفقه والحديث)، وعلوم اللغة (النحو والصرف والإملاء والخطابة والإنشاء)، بالإضافة إلى الانفتاح على اللغة الإنجليزية، ويتولى التدريس في هذا المعهد أساتذة من الحجاز ومصر[3].

كما اشتملت المدينة أيضًا على مدرسة الفَلاح الموجودة بشارع القشيشية، تُدرَّس فيها العلوم الدينية والعربية إلى جانب العلوم الحديثة واللغة الإنجليزية، وتستوعب ثمانمائة تلميذ؛ وقد أسسها الشيخ المثري محمد علي زينك الهندي عام 1330هـ/1912، المتكفل بجميع مصاريفها، وله مدرسة أخرى بجدة[4]. لقد ظهرت بمكة، المدارس الحرة التي أسسها بعض الأفراد، كما كان الشأن بالمغرب أيضًا الذي عرف خلال هذه المرحلة ظهور المدارس الحرة التي كانت تابعة للأحزاب الوطنية.

والشيء نفسه ينطبق على "المدرسة السلطية بمكة، وهي مؤسسة هندية كبرى تجمع في أحضانها طبقات المسلمين من مختلف جهات الدنيا، وتُدرَّس فيها العلوم الدينية باللغة العربية وأيضًا بلغات أجنبية أخرى كالأفغانية والإيرانية

(1) إدريس بن محمد الجعيدي، **رحلة حاج مغربي زمن الحماية الفرنسية 1930**، تحقيق عز المغرب معنينو، أبوظبي، (2018)، منشورات المؤسسة العربية للدراسات والنشر، دار السويدي للنشر، ط. 1، ص 79.

(2) حافظ وهبة: (1889 – 1967) دبلوماسي مصري، حصل لاحقًا على الجنسية السعودية، شغل عدة مناصب سياسية منها سفير المملكة العربية السعودية في المملكة المتحدة، ومستشار الملك عبد العزيز.

(3) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 78.

(4) نفسه، ص 79.

والتركية وغيرها، و"تقوم نفقات هذه المؤسسة الحرة من تبرعات الزوار؛ نظرًا لكون الحكومة السعودية لا تعتمد على مداخيل سنوية قارة، لذلك لا توجد لديها مدارس رسمية بل كل التعليم في الحجاز آنذاك حر يقوم على أكتاف أبناء البلاد ومساعدة زوار بيت الله"[1]، ويستنتج من كلام أحمد معنينو أن أغلب المدارس كانت عبارة عن مدارس حرة، أسست من قبل الأهالي وتبرعات الحجاج.

حدد الرهوني في سنة 1937 عدد مدارس العلوم والكتاتيب التي تحتضنها مكة في 63، مستوعبة حوالي 1150 تلميذًا في زمن رفعت باشا التركي[2]، إلا أن الرهوني لا يذكر عددهم خلال سنة 1937، كما تحتضن المدينة مكتبتين، توفر عددًا من الكتب العربية والتركية والهندية[3].

وبالنسبة للمدينة المنورة، تحدث الرهوني عن 17 مدرسة ابتدائية للعلوم الأولية، و12 مدرسة للصبيان[4]، ويظهر أن عددها كان أقل مما كان عليه الأمر في مكة، وكانت هذه المدارس والمعاهد تُكوّن الشباب وهم متشبعين بمبادئ الحكومة السعودية المؤسسة على إماتة البدع المحدثة وإحياء السنة المحمدية، لكن مع إفراط وشدة[5] في بعض المسائل[6]. كما احتوت المدينة المنورة على

(1) أحمد معنينو، **ذكريات ومذكرات**، (دون تاريخ)، طنجة، مطبعة سبارطيل، ج.3، ص 30.

(2) صدر أعظم عثماني لمدة ست سنوات، ما بين 1895 حتى وفاته في 1901 خلال فترة حكم السلطان عبد الحميد الثاني.

(3) أحمد الرهوني، **الرحلة المكية (1355 – 1356 هـ/ 1937م)**، (1941)، تطوان، منشورات معهد الجنرال فرانكو للأبحاث العربية الإسبانية، مطبعة الأحرار، 1941، ص171.

(4) نفسه، ص 170.

(5) وصلت هذه الشدة إلى درجة أن قول الجعيدي: "ولا تدخل مسجدًا أو محلاً للزيارة أو غيره إلا وتجد به جنودًا واقفين يراقبون أحوال الزائرين، ربما يفعلون شيئًا خارجًا عن الدين". الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 74.

(6) نفسه، ص 74.

18 مكتبة مقابل مكتبتين فقط بمكة، هذا بالإضافة إلى المكتبة التي كانت توجد بمسجد عثمان والتي ضمت 21255 كتابًا، وهذا ما يبرز ازدهار الحياة الثقافية بالمدينة مقارنة مع مكة[1].

المساجد والاستفادة من التحديث:

حظيت المساجد باهتمام بالغ من قبل الرحالة المغاربة، وقد خصص الرهوني حيِّزًا مهمًّا للحديث عن مساجد مكة، وتحديد مواقعها، مثل: مسجد الفتح، ومسجد القبلتين، ومسجد الأعلى، ومسجد السقيا، ومسجد أبي بكر، ومسجد عثمان... وأهمها المسجد النبوي، الذي تحدث عنه بتفصيل بتحديد أبعاده وموضعه وتاريخ بنائه ومختلف الإصلاحات التي شملته مع مرور الزمن، ومنبره[2]. وبلغ عدد المساجد بمكة 67 مسجدًا صغيرًا، إضافة إلى 6 جوامع كبرى[3]؛ هذا مقابل 17 مسجدًا بالمدينة[4].

وتحدث صاحب الرحلة المعينية هو الآخر عن المسجد الحرام من حيث أبوابه ومناراته، فذكر عدم إخضاعه لأي تغير منذ حجة الشيخ ماء العينين سنة 1858، باستثناء استبدال القناديل بالمصابيح الكهربائية[5]، وهكذا نستشف أن البلاد عرفت نوعًا من التحديث ولو جزئيًّا من خلال الاعتماد على الطاقة الكهربائية، إذ كان المسجد ينور بقناديل الزيت إلى أن تمكن الشريف حسين سنة 1338هـ/ 1919م من إدخال الطاقة الكهربائية، لكن بقوة تيار كهربائي ضعيف، والذي رُفِع

(1) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، ص171.

(2) نفسه، ص 172 وما بعدها.

(3) نفسه، ص 106.

(4) نفسه، ص 170.

(5) ماء العينين بن العتيق، **الرحلة المعينية**، (2004)، تحقيق محمد الظريف، أبو ظبي، دار السويدي للنشر والتوزيع، ط. 1، 2004، ص 153.

خلال مدّة حكم الملك عبد العزيز، مما مكن من زيادة عدد المصابيح، وجعلت ليل المسجد الحرام كنهاره[1].

2 - المرافق الاجتماعية:

وُجد في مكة المكرمة عدد من المرافق الاجتماعية المختلفة، حددها الرهوني سنة 1937 على الشكل التالي: حمامان، و20 سقاية للماء و20 صهريجًا[2]، إضافة إلى 19 رباطًا يأوي فقراء المدينة، و8 مطاحن، و 60 فرنًا، و95 مقهى، و3000 دكان، ومتجران كبيران للمجوهرات[3]. وفيما يخص المدينة المنورة، قدم الرهوني جردًا لمختلف المرافق الاجتماعية بها: فهي تتكون من 80 دورًا للفقراء (التكايا)، و21 سقاية للماء، ومستشفى واحدًا و18 رباط (أي زاوية تأوي الفقراء) وقلعة واحدة وحمامان، وبها مقر للحكومة، و932 ما بين دكان ومخزن، و18 فرنًا، و36 مقهى، و4 منازل للصباغة، وهي كثيرة الفنادق[4].

وإذا قمنا بمقارنة هذه المرافق الاجتماعية بما يوجد بمكة خاصة ما يرتبط بالحياة اليومية للسكان، فنجد أن الأفران كان عددها 60 بمكة مقابل 18 بالمدينة المنورة، والمقاهي 95 مقابل 36 بالمدينة. كما أن رواجها التجاري كان أقل من ما هو عليه الحال بمكة، فعلى الرغم من اشتمالها على حوالي 932 دكانًا إلا أن ذلك يظل ضعيفًا مقارنة مع مكة. مما يجعلنا نستشف أن عدد سكان المدينة كان أقل مما هو بمكة، ويؤكد ذلك الرهوني بقوله: "ثم وقع نقصان كبير حتى صار السكان من

(1) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، صص 102 – 103.
(2) نعتقد أن ارتفاع عدد الصهاريج راجع إلى الظروف الطبيعية ونوع المناخ الجاف الذي يسودها بسبب وقوعها في صحراء شبه الجزيرة العربية.
(3) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، ص 106.
(4) نفسه، ص 170.

60.000 إلى نحو 15.000"[1]، إلا أنه لم يحدد أسباب هذا التراجع الذي عرفته ساكنة المدينة[2].

أما بالنسبة للمرافق الصحية، ذكر الرهوني توفر مكة على صيدلية واحدة، ومستشفى عسكري، وآخر خاص للغرباء، بالإضافة إلى محجر صحي واحد بمكة، إلا أنه لم يعد يشتغل[3]، وهذا على عكس محجر المدينة المنورة الذي يقع التحقق فيه من الأختام الصحية على جوازات الحجاج[4]، وتحدث محمد داود عن مستشفى أجياد، الذي كان يشتغل فيه عدد من الأجانب ومنهم طبيب سوري[5].

إن وجود هذه المرافق، جعل الخدمات الصحية بالسعودية تشهد تحسنًا خلال ثلاثينيات القرن الماضي[6]، التي تضمنت في عام 1937 بمدينة مكة الآتي: طبيب أسنان وأخصائي عيون، وطبيبًا لأمراض المناطق المدارية، وطبيبًا لأمراض النساء، وآخر لأمراض البطن، وطبيبًا لأمراض الأطفال، وممرضة توليد النساء (قابلة)، وجراحًا، وكان كل هؤلاء سوريين باستثناء ممرضة التوليد المصرية. وفي المدينة المنورة وُجد طبيب تركي، وفي الرياض وجد طبيب سوري وممرضة توليد، أما ينبع فلم يوجد بها أي طبيب[7].

(1) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س.، ص 170.

(2) نفسه، ص 183.

(3) نفسه، ص 106.

(4) محمد داود، **الرحلة الشرقية**، تقديم حسناء داود، (2014)، الرباط، دار أبي رقراق، ص 106.

(5) نفسه، ص 91.

(6) S. A., Notes entitled "Sanitary Control of the Mecca Pilgrimage". En: Records of the Hajj: A Documentary History of the Pilgrimage to Mecca. Health affairs and the Hajj, Vol. 9, London, (1933), p. 680.

(7) S. A., Report issued by Mr. Trott to Mr. Eden, Jadda, august 09, 1937, en:

اعتمد تدبير المستشفيات على نظام مزدوج حيث نجد المستشفيات الحكومية في جدة ومكة والمدينة وهي صغيرة وسيئة التجهيز، وإلى جانبها توجد شبكة كبيرة من المستوصفات والمستشفيات الدائمة التابعة للحكومات الأجنبية في أثناء مواسم الحج في مكة، كما في المدينة المنورة، حيث تمتلك الحكومة المصرية مستشفيات يعمل بها أطباء متخصصون، والشيء نفسه بالنسبة للهنود الذين كانت لهم عدة مستشفيات بمختلف مدن الحجاز[1]، أما إيطاليا فقد قامت هي الأخرى ببناء مستشفى لها خلال أواخر سنوات الثلاثينيات من القرن الماضي بالمدينة[2].



صورة لواجهة المستشفى الإيطالي الإسلامي بالمدينة في سنة 1938
CHANTRE, Le pèlerinage à La Mecque, op. cit, p 793

Records of the Hajj: A Documentary History of the Pilgrimage to Mecca. The Saudi period, (1935 - 1951), Vol. 7, London, (1933), p. 198.

(1) Luc CHANTRE, Le pèlerinage à La Mecque à l'époque coloniale (v. 1866 1940): France - Grande - Bretagne - Italie, These doctorale, Universite de Poitiers, 2012, France, p 465 - 466.

(2) Ibid. p 637.

شيدت فرنسا مستشفى خاص بها بشارع جياد بمكة وصفه الجعيدي بأنه "عبارة دار فسيحة بها بيوت نظيفة وعدة طبقات يقصدها المغاربة ومحميي الدولة الفرنسية كافة، فيجدون فيها غاية راحتهم وأمنيتهم، ومن أراد النزول بها فله ذلك"[1]، فكان الحضور الفرنسي في هذا الجانب أقل بكثر مقارنة مع بريطانيا التي امتلكت العديد من المستشفيات بمختلف المدن[2]، وفي مقابل هذا الحضور من قبل القوى الإمبريالية نسجل غياب أي حضور إسباني في هذا الجانب، ويمكن تفسير الأمر بكون إسبانيا لم تعمل من قبل على تنظيم رحلات حجية لفائدة سكان مستعمرتها بالمغرب، وكان تنظيم الحج سنة 1937 أول تجربة في التاريخ الاستعماري لإسبانيا، هذا بالإضافة إلى غياب أي تمثيل دبلوماسي لإسبانيا فوق الأراضي السعودية.

3 - الحياة الاقتصادية بمدن الحجاز

ظهور صناعة ناشئة:

احتوت مكة على عدد من المنشآت الصناعية وصل عددها إلى 17 مصنعًا، ومدبغتين للجلود ومسلختين، و17 كوشات للجير، ومصنعًا للفخار[3]، كما وجد في مكة وحدة مصنعية لإنتاج الثلج والمثلجات[4]، ومرد ذلك إلى طبيعة المناخ الصحراوي الحار المنتشر بالمنطقة، مما فرض وجود مثل هذا المصنع.

لكن رغم ذلك يمكن القول بأن النشاط الصناعي كان ضعيفًا، حيث لم تتمكن السلطات السعودية من تحديث البلاد، وإنتاج كسوة الكعبة المشرفة، التي كانت تأتي من مصر منذ زمن بعيد، وفي سنة 1341 هـ/ 1922م حدث خلاف بين الشريف

(1) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 78.

(2) CHANTRE, Le pèlerinage à La Mecque, op. cit, p 463

(3) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، ص 106.

(4) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 80.

حسين والمصريين، فتوقف الإتيان بالكسوة من مصر، وبعد استيلاء الملك عبد العزيز على مكة في سنة 1343هـ/ 1924 كساها المصريون من جديد إلا أنهم توقفوا عن ذلك، فأنشأ الملك عبد العزيز دارًا للحياكة، واستمر العمل بذلك إلى غاية موسم حج سنة 1937، حينما تصالح الملك عبد العزيز مع المصريين وعادت العلاقة بين البلدين، بعدما كانت قد شهدت توترًا بسبب حادثة المحمل المصري سنة [1]1926، فأعادوا مرة أخرى كسوة الكعبة المشرفة[2].

رواج تجاري مواكب للتدفق البشري على الحجاز:

يظهر في الرحلات الحجية المغربية كثرة الحديث عن الأسواق بمكة، ومن بينها سوق الحلقة، الذي تباع فيه الخضر والفواكه التي ترد من الطائف[3]، وتميزت شوارع مكة بكثرة المحلات التجارية، "المملوءة بأصناف البضائع والمأكولات المتنوعة والأدوات المنزلية، والفواكه المحفوظة، والمربات الجاوية والهندية، ومحلات عديدة لشرب المبردات والحلويات المثلجة، وبالجملة فمدينة مكة المكرمة من المدن المهمة العظيمة في العالم تجارة وعمارة[4]. أما الأقمشة

(1) في سنة 1926 اشترط ابن سعود على المصريين وصول المحمل المصري الذي يحمل كسوة الكعبة مع التخلي عن الموسيقى العسكرية المرافقة له، والتي تتعارض مع الوهابية، وقبل المصريون ذلك، لكن في أثناء مرور القافلة حدثت مناوشات وإطلاق نار على المصريين المتهمين بالكفر من قبل الوهابيين، فأعيد المحمل إلى وطنه على أعقاب ذلك، وانقطعت العلاقات الدبلوماسية بين البلدين (مصر - السعودية) لقرابة 10 سنوات، إلى أن وُقِّعَت معاهدة القاهرة في مايو 1936، التي بموجبها عاد المحمل المصري إلى الديار المقدسة، ومنحت هذه الاتفاقية للمصرين العديد من الامتيازات من قبيل تطوير شبكة الطرق، وتحسين إمدادات المياه.

CHANTRE, Le pèlerinage à La Mecque, op. cit, pp 426 – 454.

(2) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، ص 90.

(3) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 80.

(4) نفسه، ص 80.

والمنسوجات الواردة من الهند ومصر وسوريا، والبضائع المستوردة من أوربا، فكانت توجد بحارة الشامية بشارع المسعى[1].

وكان شارع المسعى يؤدي إلى "طريق مسقوفة بها محلات تجارية كثيرة، تباع فيها أصناف السلع والمأكولات والتحف والهدايا التي يأخذها الحاج معه الى وطنه، ومنها إلى سوق الجدرية وبه تباع الثياب وأدوات المنزل والأقمشة وجميع البضائع، وبباب السلام تباع الكتب التي ترد من الخارج، ويوجد هناك دكاكين كثيرة للتحف وبيع الكحل والمكاحل المزخرفة وغيرها من الأشياء التي تباع للحجاج"[2]، قصد حملها إلى بلدانهم كهدايا أو تذكار.

ذكر الرهوني بأن عدد المتاجر والدكاكين بلغ أكثر من 3000 دكانًا[3]، ولعل هذا العدد الكبير من المحلات التجارية إضافة إلى وجود مرافق اقتصادية أخرى أسهمت في خلق رواج اقتصادي بالمدينة، لاسيما خلال مواسم الحج، وجعل مكة تحتضن "سوقًا عظيمًا لتجارة مكة"[4]، رغم أن البضائع التي تروج فيه تأتي من مناطق أخرى لاسيما المنتوجات الفلاحية نظرًا لمناخها الجاف.

أما أسواق جدة، فهي متسعة، دورها مبنية من الحجارة الصلبة على شكل بناءات مكة، بسيطة للغاية عديمة الرونق والبهجة، وأسواقها مكتظة بأنواع السلع وأصناف المأكولات، وبها مراكز لقناصل الدول المعترفة بحكومة آل سعود[5].

العملة الرائجة في مدن الحجاز:

راجت بمكة عملات عدة، وخاصة الليرة الذهبية، والريال السعودي الفضي،

(1) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 79.

(2) نفسه، ص 79.

(3) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، ص 106.

(4) نفسه، ص 106.

(5) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 88.

وتساوي الليرة من الذهب، 20 ريالًا ونصف سعودي، وفي الريال 22 قرشًا من الفضة وحوالي 80 هللة نحاس، وتداولت أيضًا العملات الأوربية كالفرنك الفرنسي[1].

وأمام شيوع العملات المختلفة، فقد وُجد بالمدينة المنورة مصارف عديدة راجت فيها جميع السكك النقدية، وبالأخص النقود الحجازية والهندية والإنجليزية والفرنسية[2]؛ نتيجة توافد الحجاج من مختلف الأقطار على الديار المقدسة، لكن بالنسبة للمغاربة المنتمين إلى منطقة الحماية الإسبانية كان عليهم حمل مبالغ بالعملة الإنجليزية[3]، مما يوضح عدم تداول العملة الإسبانية (البسيطة) بمدن المملكة العربية السعودية.

4 - شبكة الاتصال والمواصلات

ضعف شبكة الطرق ومحاولات التحديث:

ركزت كتب الرحلات فيما يتعلق بالبنيات التحتية على وصف الشوارع والطرق، حيث وصف محمد داود الطريق ما بين جدة ومكة[4] بأنها طريق غير

(1) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، ص107.

(2) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 74.

(3) **AGA**. (Archivo General de la Administracion en Alcala de Henares), Telegrama del Capitán Interventor Regional de Gomara al Interventor de Ued Lau, Beni Helil, Tamorot, Xauen, 18 – 01 – 1937. Caja 64 / 0749.

(4) وصف تاكيشي سوزوكي الياباني هذه الطريق التي تربط أيضًا جدة ومكة بأنها كانت جد سيئة، وقال عنها: "كان الطريق (بين جدة ومكة) في بعض الأماكن صخريًّا، يعلو بنا ويهبط، ومن هنا وجب علينا أن نتماسك، وأن نلصق أجسامنا بالسيارة حتى لا نرتطم بها، من شدة الاهتزاز، كان الطريق يرتفع ويهبط بشدة".

تاكيشي سوزوكي، **ياباني في مكة**، ترجمة سمير عبد الحميد إبراهيم، سارة تاكاهاشي، (2010)، الرياض، منشورات مكتبة الملك عبد العزيز العامة، ط. 2، ص 103.

معبدة، لكنها تتوفر على محطات الاستراحة التي تُوفر الأكل والشرب[1]، وتتميز هذه المحلات بنظافتها، وتوفر المياه على طول الطريق، وهي سهلة المنال[2]، رغم الطبيعة الصحراوية الجافة. وحسب الجعيدي (1930) فقد شرعت الحكومة السعودية في إصلاح الطريق بين جدة ومكة، وصارت تنزل بها آلات الإصلاح[3]، وهي الطريق التي ذكر الرهوني بأن السلطات السعودية شرعت في تعبيدها عام 1937، والمقرر الانتهاء من أشغال تهيئتها في الموسم القادم[4]، لكن في سنة 1938 كانت هذه الطريق (بين بين جدة ومكة) مرصوفة فقط على مسافة 100 متر من بوابة جدة، وقد قامت الحكومة المصرية برصف هذا الجزء كتجربة لتستطيع توقيع عقد رصف هذا الطريق إلى مكة بمواصفات هذا المقطع المنجز عند بوابة جدة[5]. وذكر الحجوي الذي حج في عام 1946، انعدام طرق منظمة ومزفتة تزفيتًا حسنًا، بالمملكة العربية السعودية، باستثناء الطريق الرابطة بين جدة ومكة، الممتد لحوالي 70 كيلومتر، وقد أُصلِحَت بأحباس المصريين على الحرمين[6].

كما تقرر في سنة 1938 إصلاح الطريق الرابطة بين مكة وعرفات على طول 21 كيلومتر[7]، غير أن كتب الرحلات المغربية لم تتحدث عن هذه الطريق هل أُصلِحَت أم لا.

(1) داود، **الرحلة الشرقية**، م. س، ص 89.

(2) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 76.

(3) نفسه، ص 76.

(4) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، ص162.

(5) سوزوكي، **ياباني في مكة**، م. س، ص 103.

(6) محمد بن الحسن الحجوي، **رحلة حجازية**، تحقيق عبد المجيد خيالي، (2010)، بيروت، مركز التراث الثقافي المغربي، دار ابن حزم، ط. 1، ص 76.

(7) "عمران الحجاز المنتظر: ما تقرر إجراؤه من الإصلاحات"، **الجامعة الإسلامية**، ع 1398، 5 - 11 - 1938، ص2.

أما الشوارع والأزقة داخل مكة فقد تحدث الجعيدي عن اهتمام بلدية مكة بتوسيع شوارع المدينة وتنظيفها طبق النظام الحديث، وبأن "طرق مكة فسيحة نظيفة قابلة للتحسن والتنظيم"(1)، فإذا كان الجعيدي الذي زار مكة في سنة 1930 يقول بأن شوارعها فسيحة فإن تاكيشي سوزوكي (محمد صالح) الياباني الذي حج سنة 1938 يقول عكس ذلك، خاصة الطريق المؤدي إلى الكعبة، واصفًا إياه بأنه شارع ضيق ومظلم(2)، ومن ثَمّ فإن نظرة الرحالة إلى ما يراه حوله تختلف حسب ثقافته والوسط الذي يعيش فيه، فالجعيدي المنتمي إلى مدينة سلا حيث الأحياء والأزقة الضيقة يرى بأن شوارع مكة واسعة وفسيحة مقارنة مع وسط عيشه، في الوقت الذي يرى فيه تاكيشي سوزوكي القادم من اليابان عكس ذلك.

وأكبر شوارع مكة نجد "الشارع الممتد من الغرب إلى المشرق فالشمال، ويبتدئ غربًا بحي جروة ويسمى بعد مسافة قليلة بحارة الباب، ثم ينحدر شرقًا ويسمى بالشبيكة، ثم ينعطف جوار الحرم المكي ويسمى حينئذ بالسوق، وفيه محلات مهمة وبناءات عديدة كدار البريد والتلغراف، ودور الحكومة الحجازية النجدية، ودار النيابة العامة، والخارجية الحجازية، ورياسة المالية والمحاسبة الداخلية، وقلم المطبوعات، وإدارة الأمن العام والمصارف، (...)، وقرب هذا الشارع تكية الأوقاف المصرية التي تفرق الصدقات على الفقراء، ولها أطباء وصيدليات لصرف الأدوية ومعالجة الضعفاء مجانًا، وهي بجانب دار النيابة العامة"(3).

أما الشارع الثاني بمكة فهو شارع أجياد الذي وُصف بأنه "أطيب شوارع مكة هواء وموقعًا، وبه دار المؤتمر الإسلامي، وإدارة صحيفة (الإصلاح) (...) وبها أيضًا

(1) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 77.
(2) سوزوكي، **ياباني في مكة**، م. س، ص 121.
(3) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 77.

مكتبة إدارة جريدة دار أم القرى، ومطبعتها، ومديرية المعارف العامة، والمصنع الذي أسسه الملك لصنع كسوة الكعبة المشرفة، والمعهد السعودي الإسلامي (الذي تحدثنا عنه سابقًا)، وبهذا الشارع يوجد المستوصف المغربي - الفرنسي[1].

يؤدي شارع أجياد إلى شارع المسعى الرابط بين الصفا والمروة عن يمين البيت الحرام[2]، وظل الشارع بدون رصف إلى أن تمكن الملك عبد العزيز من تحقيق ذلك عام 1345هـ/ 1926؛ وذكر الرهوني في عام 1356هـ/ 1937 بأن هذا الشارع سيبلط بالحجارة[3]، وحدث ذلك فعلاً، حيث تحدث الحجوي سنة 1946 بأن هذا الشارع كان مبلَّطًا بالحجارة تبليطًا حسنًا من قبل المصريين[4]. كما كانت هناك "شوارع أخرى فسيحة نظيفة مملوءة، (...)، وبالجملة فمدينة مكة المكرمة من المدن المهمة العظيمة في العالم تجارة وعمارة[5].

وبمنى أربعة شوارع "اثنان قديمان والآخران أحدثا هذه السنة (1930) حرصًا على عدم ازدحام الشقاديف والجمال، وبها دكاكين وأسواق لبيع جميع أصناف المأكولات، وتوجد فيها أيضًا عدة بناءات ودور عديدة ينزل فيها الحجاج"[6]، وتمت إنارة الطريق التي تربط منى بمكة، وآخر رابط بين منى وعرفة[7]، في إطار سعي دولة آل سعود مباشرة بعد فرض سيطرتها على السلطة إلى تحديث البلاد.

ولأن سنوات الثلاثينيات شكلت بداية تكون دولة السعودية؛ فإن البنيات التحتية

(1) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 77 - 78.
(2) نفسه، ص 78.
(3) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، ص 104.
(4) الحجوي، **رحلة حجازية**، م. س، ص 93.
(5) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 80.
(6) نفسه، ص 58.
(7) نفسه، ص 86.

بها كانت لا تزال ضعيفة، فأهم طريق بها هو الرابط بين المدينة المنورة ومكة المكرمة، لم يكن معبَّدًا بعد، فقد تحدث إدريس بن محمد الجعيدي سنة 1930 عن سوء هذه الطريق، فهي "كلها حجر ورمل لم يشقها يد الإصلاح، ومن العجب مرور السيارات فيها بسرعة، ومعدل السرعة نحو أربعين كيلومتر في الساعة، وربما تسير السيارات في قوة ستين أو سبعين في الساعة"[1].

يبدو أن هذه الطريق لم تعرف أي تحسن خلال المدة الممتدة من 1930 إلى 1937، حيث اشتكى الرهوني في رحلته سنة 1937 من ضعف البنيات التحية، لاسيما ما يتصل بالطريق الرابطة بين مكة والمدينة[2]، بسبب رداءتها ومعاناة الحجاج معها، مما جعله يطلب من الحكومة القيام بإصلاحها[3]، وعن رداءة هذا الطريق يقول: "وتوغل السيارات في الرمال يبقى الجميع سيرًا 14 ساعات في جبال رمال رخوة وفي داخل بعضها الحجارة لا يشعر الإنسان إلا والسيارة قد اصطدمت بتلك الحجارة فارتفعت وارتفع من فيها أو توعرت في تلك الرمال حتى كادت تغيب"[4]. ويستفاد من هذه الإشارة، وعورة المسالك الطرقية الرابطة بين مكة والمدينة، وعدم تعبيد الطرق بدليل توغل السيارات في الرمال. وإذا كان الطريق بين

(1) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 75.

(2) لم يقع الاهتمام بالنقل بواسطة السيارات في الحجاز إلا في سنة 1926، وكانت أغلب السيارات التي تستعمل من شركة فورد (Ford) أو شيفروليه (Chevrolet) أو فياط (Fiat)، وكان الوصول إلى مكة من جدة يستغرق ثلاث ساعات بدلًا من 36 ساعة بالجمال، والانتقال من المدينة إلى مكة يستغرق ما بين 15 و18 ساعة بدلًا من 20 يومًا بالجمال، ونتيجة لهذا الأمر بدأ الاهتمام والطلب على السيارات يتزايد مع توالي السنوات، وكان استعمال السيارات في البداية يقتصر على النخبة البورجوازية لارتفاع تكاليفها.

CHANTRE, Le pèlerinage à La Mecque, op. cit, p 512.

(3) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، ص 186.

(4) نفسه، ص 161.

هاتين المدينتين المهمتين بسبب حركية الحجاج غير معبدة، فما هو الحال بباقي طرق الدولة؟

وقد أوعز الملك عبد العزيز عدم إصلاح الطريق الرابط بين مكة والمدينة إلى ضعف الإمكانية المادية للدولة، التي لا تسمح بمثل هذه الإصلاحات، لذا كان على كل المسلمين في مختلف البلدان أن يسهموا في إصلاح هذا الطرق[1]، ففرضت ضريبة إضافية على الحجاج قصد إصلاح الطرق بالحجاز[2]، وقدّر المهندسون المصريون تكلفة تعبيد هذه الطريق ب 360 ألف بارة مصرية، مما جعل الملك عبد العزيز يعقد العزم على إصلاحها[3].

لكن يبدو، أنه إلى غاية سنة 1939، كانت هذه الطريق التي اشتكى منها الرهوني لا تزال على حالتها، وهو ما يستشف من قول ابن العتيق: "فلما بلغنا كراع الغميم، غاصت السيارة في خضخاض هناك، وفسد من آلتها ما عاقها عن الجري"[4].

في سنة 1933 حصل مندوب شركة فورد بالحجاز على امتياز احتكار استيراد السيارات، وإنشاء محطات للتزود بالوقود على طول طرق الحج[5]، على أن أهم ما ميز الطرق بمختلف المناطق السعودية هو سيادة الأمن بها، وغياب أعمال النهب والسرقة بها[6].

---

(1) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، ص 115 – 116.

(2) S. A., Report issued by Mr. Trott to Mr. Eden, Jadda, august 16, 1938, en: Records of the Hajj: A Documentary History of the Pilgrimage to Mecca. The Saudi period, (1935 – 1951), Vol. 7, London, (1933), p. 291.

(3) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، صص 161 – 162.

(4) ابن العتيق، **الرحلة المعينية**، م. س، ص 169.

(5) CHANTRE, Le pèlerinage à La Mecque, op. cit, p 463.

(6) Ibid. P 540 – 55441.

أما شوارع المدينة المنورة فقد أشاد الجعيدي بنظافتها، بينما عاب فيها ضيقها، رغم جهود الحكومة السعودية "لتوسيع بعض الشوارع، وقائمة على ساق الجد في شأن الرش والتنظيف في كل وقت"[1]. وترجع هذه الحالة الضعيفة لشبكة الطرق بالسعودية إلى ضعف مداخيل الدولة، وشكل الحجاج أهم هذه المداخيل لأن البترول لم يكن قد اكتشف بعد[2].

وبالنسبة لجدة، فشوارعها ضيقة جدًّا مما جعل المارة يضطرون إلى دفع بعضهم بعضًا، وسط زحام شديد، وهي شوارع تختلط فيها الحمير والجمال والسيارات إلى الجانب الراجلين[3]. رغم أن مدينة جدة شكلت مفتاح باب الحجاز على الخارج[4]، عبر مرساها في شرق البحر الأحمر، وهو أعظم مرفأ للحكومة الحجازية، إلا أنه صعب المدخل[5]، فتضطر البواخر إلى التوقف في وسط البحر، وينزل الركاب إلى الميناء عبر استخدام المراكب الصغيرة، "التي يصعد فيها الركاب فهي ذات قلاع تقطع المسافة بين الميناء والبابور في نحو ساعتين لصعوبة المدخل كما ذكرنا"[6]، ولتدارك هذا التأخير ولتطوير الملاحة البحرية أقدمت الحكومة السعودية في سنة 1934 على إنشاء شركة وطنية للنقل البحري باسم الملاحة البخارية العربية[7].

وبالموازاة مع بداية تهيئة الطرق خلال سنوات الثلاثينيات، ظهر النقل الجوي بين مكة والمدينة، الذي كانت تؤمنه الطائرات المصرية، في رحلة لمدة 3 ساعات، إلا

(1) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 73.

(2) معنينو، **ذكريات ومذكرات**، م. س، ص 29.

(3) سوزوكي، **ياباني في مكة**، م. س، ص 89.

(4) معنينو، **ذكريات ومذكرات**، م. س، ص 28.

(5) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 88.

(6) نفسه، ص 89.

(7) CHANTRE, Le pèlerinage à La Mecque, op. cit, p 514.

أن الرهوني قال بأن وسيلة النقل هذه اقتصرت على الحجاج الأغنياء بسبب ارتفاع تكلفتها[1]. ويعود ظهور النقل الجوي إلى سنة 1936 حينما استأجر بنك مصر الذي يمتلك شركة شحن خاصة به "مصر للسفن البخارية"، طائرة من شركته "إير مصر" (Air Misr) تربط بين القاهرة وجدة، من أجل السماح لأخت الخديوي السابق بالسفر جوًّا، ثم بعد ذلك تقرر توسيع مواد اتفاقية 1926، ففي سنة 1937 افتُتِح خط جوي يربط بين القاهرة وجدة، ثم بين جدة والمدينة المنورة، لكن بسب فرض السلطات السعودية لضريبة مرتفعة على النقل الجوي، أُلغِيَ الخط في عام 1939[2].

تطوير شبكة الاتصال ضرورة لتحقيق الانفتاح:

لكون المدينة المنورة يقصدها الحجاج من كل حدب وصوب؛ فقد عملت السلطات السعودية على توفير وسائل الاتصال بها، وفي مقدمتها "محلات للبريد والتلغراف إلى سائر الأقطار، إلا أن البريد لا يصدر إلا مرة واحدة في الأسبوع"[3]، وذكر الجعيدي بأن التلغراف يصدر مرة واحدة فقط في الأسبوع، إلا أنه لم يعمد إلى ذلك خلال حديثه عن تلغراف مكة[4]، وبمنى أيضًا تحدثت الكتابات عن التلغراف الذي كان يسمح بالاتصال بجميع أقطار العالم، مستفيدًا من توافر الطاقة الكهربائية[5].

بالإضافة إلى البريد والتلغراف عملت سلطات آل سعود على تحديث البلاد، بربط المدينة بخطوط الهاتف، التي وفرت للأهالي التخاطب "فيما بينهم بداخل البلاد

(1) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، ص 192.

(2) CHANTRE, Le pèlerinage à La Mecque, op. cit, p 574.

(3) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، ص 74.

(4) نفسه، ص77 – 86.

(5) نفسه، ص 86.

فقط"[1]، إذ لم تكن الاتصالات الهاتفية خلال هذه المرحلة (1930) متاحة خارجيًّا.

5 - المناخ يفرض البحث عن المياه

سيادة المناخ الصحراوي في المدينة المنورة، جعلها تعاني نقصًا في المياه، وهو ما دفع إلى العمل على جلب مياه "عين حنين"، التي تعرف أيضًا بـ "عين زبيدة" زوجة هارون الرشيد، التي أمرت بإحداث هذه القناة في جبال القبة على بعد 40 كيلومتر عبر قناة مغطاة بالحجارة تتخللها فتحات لأخذ الماء منها، وبجانب كل فتحة صهاريج لشرب السكان وأخرى خاصة لتروية عطش الحيوانات[2]. كما كان يرد إليها ماء الشرب حسب الجعيدي من "العين الزرقاء" القريبة من مسجد قباء وماؤها عذب خفيف للغاية[3].

ولتجاوز نقص المياه بمدينة جدة، لجأت الحكومة إلى معالجة مياه البحر واستعماله، وحول هذا الأمر يقول الجعيدي: "ولا ماء فيها للشرب سوى ما يطبخ من ماء البحر"[4]، وهو ما يصطلح عليه اليوم بـ "تحلية المياه".

تحدث الرهوني عن " الزمازمة"[5]، أي الذين يوزعون ماء زمزم على الحجاج، إلا أنه لم يذكر هل كانوا يبيعون ذلك الماء مقابل أجر يتلقونه من الحجاج، أم أن السلطات كانت تتكفل بذلك، لكن وحسب ما كتبه لويس ليون يتأكد بأن المياه كانت تباع للحجاج وبأثمنة مرتفعة إن لم نقل مبالغ فيها خلال مواسم الحج[6]،

(1) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، ص 74.

(2) نفسه، ص 108.

(3) الجعيدي، **رحلة حاج مغربي**، م. س، ص 73.

(4) نفسه، ص 88.

(5) الرهوني، **الرحلة المكية**، م. س، ص 77.

(6) لويس ليون طيراس، **عودة الحجاج المغاربة من مكة المكرمة: وإجراءات الوقاية من عدوى الجدري على متن السفينة**، ترجمة محمد أمين، (2015)، فاس، مطبعة انفو - برانت، ص 25.

وفي كل الأحوال نستنتج انتشار هذه الفئة الاجتماعية التي سمية بالزمازمة.

خاتمة

خلَّف المغاربة عددًا من كتب الرحلات الحجية، التي ضمنوها ظروف رحلاتهم، ومشاهداتهم وانطباعاتهم على طول محطات الطريق إلى الديار المقدسة، وكان لمدن الحجاز حضور في هذه المصنفات، مع اختلاف بين رحالة وآخر حسب تكوين كل واحد منهم، والبيئة والثقافة التي ينتمي إليها أيضًا، وفي الكثير من الأحيان عمدت هذه المصنفات إلى مقارنة مدن الحجاز مع نظيراتها الأوربية، من جوانب شتى، مع تكريسها لطابع الانبهار والإشادة بالمدينة الغربية على عكس نظيرتها العربية.

مثلت سنوات الثلاثينيات بداية تشكل دولة آل سعود وتمكن الملك عبد العزيز من توحيد البلاد سنة 1932 فعمل بعد ذلك على تحديث البلاد على مختلف الأصعدة والمستويات، لتجاوز النقائص الكثيرة التي تعرفها الدولة الناشئة، وبسبب ضعف الإمكانات المالية، كانت المهمة صعبة فأخذت بعضًا من الوقت. وقد واكبت كتب الرحلات المغربية عملية البناء والتحديث التي كانت عرفتها البلاد، مع التركيز بشكل أساسي على المدن المقدسة التي يقصدها الحجاج والمتمثلة في مكة والمدينة، هذا إلى جانب مدينة جدة التي كانت تشكل بوابة المغاربة إلى الحجاز.

ببليوغرافيا

- أحمد، الرهوني. **الرحلة المكية** (1355 – 1356 هـ/ 1937م)، تطوان: منشورات معهد الجنرال فرانكو للأبحاث العربية الإسبانية، مطبعة الأحرار، 1941.
- الجعيدي، إدريس، **رحلة حاج مغربي زمن الحماية الفرنسية 1930**، تحقيق عز المغرب معنينو، (2018) أبوظبي، منشورات المؤسسة العربية للدراسات والنشر، دار السويدي للنشر.
- ابن الحسن الحجوي، محمد، **رحلة حجازية**، تحقيق عبد المجيد خيالي، (2010)، بيروت، مركز التراث الثقافي المغربي، دار ابن حزم، ط. 1.
- داود، محمد، **الرحلة الشرقية**، تقديم حسناء داود، (2014)، الرباط، دار أبي رقراق.
- سوزوكي، تاكيشي، **ياباني في مكة**، ترجمة سمير عبد الحميد إبراهيم، سارة تاكاهاشي، (2010)، الرياض، منشورات مكتبة الملك عبد العزيز العامة.
- طيراس، لويس ليون، **عودة الحجاج المغاربة من مكة المكرمة: وإجراءات الوقاية من عدوى الجدري على متن السفينة**، ترجمة محمد أمين، (2015)، فاس: مطبعة انفو – برانت.
- ابن العتيق، ماء العينين، **الرحلة المعينية**، تحقيق محمد الظريف، (2004)، أبو ظبي، دار السويدي للنشر والتوزيع.
- "عمران الحجاز المنتظر: ما تقرر إجراؤه من الإصلاحات"، **الجامعة الإسلامية**، ع 1398، 5 – 11 – 1938م.
- معنينو، أحمد، **ذكريات ومذكرات**، (دون تاريخ)، طنجة، مطبعة سبارطيل، ج.3.
- AGA. (Archivo General de la Administracion en Alcala de Henares), Telegrama del Capitán Interventor Regional de Gomara al Interventor de Ued Lau, Beni Helil, Tamorot, Xauen, 1937 - 01 - 18. Caja 0749 /64.
- CHANTRE, Luc, Le pèlerinage à La Mecque à l'époque coloniale (v. 1866 1940 -): France - Grande - Bretagne - Italie, These doctorale, Universite de Poitiers, 2012, France.
- S. A., Notes entitled "Sanitary Control of the Mecca Pilgrimage". En: Records

of the Hajj: A Documentary History of the Pilgrimage to Mecca. Health affairs and the Hajj, Vol. 9, London, (1933), pp. 682 - 679

- S. A., Report issued by Mr. Trott to Mr. Eden, Jadda, august 1937 ,09, en: Records of the Hajj: A Documentary History of the Pilgrimage to Mecca. The Saudi period, (1951 - 1935), Vol. 7, London, (1933), pp. 217 - 189
- S. A., Report issued by Mr. Trott to Mr. Eden, Jadda, august 1938 ,16, en: Records of the Hajj: A Documentary History of the Pilgrimage to Mecca. The Saudi period, (1951 - 1935), Vol. 7, London, (1933), pp. 291 - 285